ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ **Αρ. Φύλλου 37**

4 Μαρτίου 2011

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 17

Τροποποίηση και συμπλήρωση του Π.Δ. 49/2005 «Ενσωμάτωση της Οδηγίας 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27ης Ιουνίου 2002 «Δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης» (Α΄ 66), σε συμμόρφωση με την Οδηγία 2009/17/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009».

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ**

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του άρθρου 3 του Ν. 1338/1983 (Α΄ 34), όπως το άρθρο αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 65 του Ν. 1892/1990 (Α΄ 101), και του άρθρου 4 του ιδίου Ν. 1338/1983, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 6 παρ. 4 του Ν. 1440/1984 (Α΄ 70) και τροποποιήθηκε με τα άρθρα 7 του Ν. 1775/1988 (Α΄ 101), 31 του Ν. 2076/1992 (Α΄ 130), 19 του Ν. 2367/1995 (Α΄ 261), 22 του Ν. 2789/2000 (Α΄ 21) και 48 του Ν. 3427/2005 (Α΄ 312) και άρθρο 91 του Ν. 3862/2010 (Α΄ 113).

2. Τις διατάξεις του άρθρου 90 του Κώδικα Νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα Κυβερνητικά Όργανα που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ΠΔ 63/2005 (Α΄ 98).

3. Τις διατάξεις του ΠΔ 184/09 (Α΄ 213) «Σύσταση Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη και καθορισμός των αρμοδιοτήτων του».

4. Τις διατάξεις του ΠΔ 185/09 (Α΄ 213) «Ανασύσταση του Υπουργείου Οικονομικών, συγχώνευση του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών με τα Υπουργεία Ανάπτυξης και Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής και μετονομασία του σε «Υπουργείο Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας», μετατροπή του Υπουργείου Μακεδονίας - Θράκης σε Γενική Γραμματεία Μακεδονίας – Θράκης και υπαγωγή στο Υπουργείο Εσωτερικών της Γενικής Γραμματείας Μακεδονίας – Θράκης και της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής».

5. Τις διατάξεις του ΠΔ 96/2010 (Α΄ 170) «Σύσταση Υπουργείου Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας, καθορισμός αρμοδιοτήτων του και ανακατανομή αρμοδιοτήτων των Υπουργείων».

6. Τις διατάξεις του ΠΔ 127/2010 (Α΄ 214) «Ανακατανομή αρμοδιοτήτων των Υπουργείων, Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, Προστασίας του Πολίτη και Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας».

7. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού.

8. Την υπ' αριθμ. 27/2011 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας, με πρόταση των Υπουργών Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, Προστασίας του Πολίτη και Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1
Σκοπός

Σκοπός του παρόντος είναι η τροποποίηση και συμπλήρωση του ΠΔ 49/2005 (Α΄ 66) «Ενσωμάτωση της Οδηγίας 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27ης Ιουνίου 2002 "Δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης"» σε εναρμόνιση προς την Οδηγία 2009/17/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, «για την τροποποίηση της Οδηγίας 2002/59/ΕΚ, για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης».

Άρθρο 2
(Άρθρο 1 της Οδηγίας)
Τροποποιήσεις – συμπληρώσεις ΠΔ 49/2005

Το ΠΔ 49/2005 τροποποιείται και συμπληρώνεται ως εξής:

1) α) Το άρθρο 2, παράγραφος 1, τροποποιείται ως εξής:

«Το παρόν εφαρμόζεται σε πλοία ολικής χωρητικότητας ίσης ή μεγαλύτερης των 300 Ο.Χ. (G.T.)».

β) Το άρθρο 2, παράγραφος 2, τροποποιείται ως εξής:

i) η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Το παρόν δεν εφαρμόζεται στα κατωτέρω, εκτός αν προβλέπεται διαφορετικά:»

ii) Η περίπτωση γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Καύσιμα και λιπαντικά, σε πλοία ολικής χωρητικότητας κάτω των 1000 Ο.Χ, που χρησιμοποιούνται για τις ανάγκες τους, καθώς και εφόδια πλοίων και εξοπλισμός, που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για τις ανάγκες όλων των πλοίων, ανεξαρτήτως χωρητικότητας».

γ) Μετά την παράγραφο 2 του άρθρου 2 προστίθεται νέα παράγραφος 3, ως ακολούθως:

«3. Όπου για τις ανάγκες εφαρμογής του παρόντος γίνεται αναφορά στις διατάξεις αυτού σε μονάδες μέτρησης χωρητικότητας των πλοίων, οι "τόνοι" αντικαθίσταται με Ο.Χ. (G.T.)»

2) Το άρθρο 3 τροποποιείται ως εξής:

α) το στοιχείο α) τροποποιείται ως εξής:

i) η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«"σχετικές διεθνείς πράξεις", οι ακόλουθες πράξεις, στην επικαιροποιημένη τους εκδοχή:»,

ii)στο τέλος του στοιχείου α) προστίθενται οι ακόλουθες περιπτώσεις:

«- το "ψήφισμα Α.917(22) του ΙΜΟ", το ψήφισμα Α.917(22) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού με τίτλο "Κατευθυντήριες οδηγίες για την επί του πλοίου χρήση των AIS", όπως τροποποιήθηκε με το ψήφισμα Α.956(23) του ΙΜΟ,

- το "ψήφισμα Α.949(23) του ΙΜΟ", το ψήφισμα 949(23) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού με τίτλο "Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τα καταφύγια για τα πλοία που χρήζουν συνδρομής",

- το "ψήφισμα Α.950(23) του ΙΜΟ", το ψήφισμα 950(23) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού με τίτλο "Υπηρεσίες συνδρομής στη θάλασσα" (Maritime Assistance Services/MAS),

- "κατευθυντήριες οδηγίες του ΙΜΟ για τη δίκαιη μεταχείριση των ναυτικών σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος, ήτοι οι κατευθυντήριες οδηγίες που επισυνάπτονται στο ψήφισμα LEG.3(91) της Νομικής Επιτροπής του ΙΜΟ, της 27ης Απριλίου 2006, όπως εγκρίθηκε από το Διοικητικό Συμβούλιο της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (International Labour Organization/ILO) κατά τη 296η σύνοδό της, στις 12 με 16 Ιουνίου 2006.»·

β) το στοιχείο θ) τροποποιείται ως εξής:

θ) «διεύθυνση» η ονομασία και οι τηλεπικοινωνιακές συνδέσεις για την επικοινωνία, οσάκις χρειάζεται, με τον πλοιοκτήτη, διαχειριστή, εφοπλιστή ή τον καθ' οιονδήποτε τρόπο εκμεταλλευόμενο το πλοίο, τον πράκτορα, την αρμόδια αρχή ή κάθε άλλο εξουσιοδοτημένο πρόσωπο ή οργανισμό που διαθέτει λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με το φορτίο του πλοίου. Ως «πλοιοκτήτης ή εφοπλιστής», νοείται ο «πλοιοκτήτης, διαχειριστής, εφοπλιστής, ή ο καθ' οιονδήποτε τρόπο εκμεταλλευόμενος το πλοίο»·

γ) το στοιχείο ι) τροποποιείται ως εξής:

«ι) "αρμόδιες αρχές": οι υπηρεσίες των Υπουργείων Προστασίας του Πολίτη και Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας, οι λιμενικές αρχές και οι οργανισμοί οι οποίοι ορίζονται από τα ανωτέρω Υπουργεία προκειμένου να εκτελούν καθήκοντα δυνάμει του παρόντος.»·

δ) διορθώνεται η αρίθμηση των στοιχείων ιι), ικ), ιλ) και ιμ) με την αντίστοιχη ορθή κ), κα), κβ) και κγ).

ε) προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία:

«κδ) "SafeSeaNet": κοινοτικό σύστημα ανταλλαγής ναυτιλιακών πληροφοριών, το οποίο έχει αναπτυχθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σε συνεργασία με τα κράτη μέλη για την εξασφάλιση της εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας·

κε) "τακτικό δρομολόγιο": μια σειρά δρομολογίων οργανωμένη κατά τρόπο που να εξυπηρετεί την κίνηση μεταξύ δύο ίδιων ή περισσότερων λιμένων, είτε σύμφωνα με δημοσιευμένο πίνακα δρομολογίων ή με δρομολόγια τόσο τακτικά ή συχνά ώστε να συνιστούν αναγνωρίσιμη συστηματική σειρά·

κστ) "αλιευτικό σκάφος": οποιοδήποτε σκάφος το οποίο είναι εξοπλισμένο για την εμπορική εκμετάλλευση έμβιων υδρόβιων πόρων·

κζ) "πλοίο χρήζον συνδρομής": με την επιφύλαξη των διατάξεων της σύμβασης SAR για τη διάσωση προσώπων, το πλοίο σε κατάσταση που θα μπορούσε να επιφέρει απώλεια αυτού ή να δημιουργήσει κίνδυνο για το περιβάλλον ή τη ναυσιπλοΐα·

κη) "LRIT": σύστημα μεγάλης εμβέλειας για την αναγνώριση και τον εντοπισμό πλοίων, σύμφωνα με τον κανονισμό V/19-1, της SOLAS·

κθ) "Εθνική Αρμόδια Αρχή (ΕΑΑ)": Η αρχή που ορίζεται με απόφαση του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη και ασκεί καθήκοντα σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην παράγραφο 2.1.1.α του παραρτήματος ΙΙΙ του παρόντος·

λ) "Εθνική Αρμόδια Αρχή 24/7 (ΕΑΑ 24/7)": Η αρχή που είναι αρμόδια για τις επιχειρησιακές διαδικασίες του SafeSeaNet και αποτελεί, ανά πάσα στιγμή, σημείο επαφής με τα υπόλοιπα κράτη-μέλη για θέματα που σχετίζονται με αυτές. Η ΕΑΑ 24/7 ορίζεται με απόφαση του Υπουργού Προστασίας του Πολίτη·»

3) Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα:

«Άρθρο 6α
(Άρθρο 6α της Οδηγίας)

Χρήση συστημάτων αυτόματης αναγνώρισης (AIS) από αλιευτικά πλοία

1. Κάθε αλιευτικό σκάφος ολικού μήκους άνω των 15 μέτρων που φέρει την Ελληνική σημαία, ή αναπτύσσει δραστηριότητα στα εσωτερικά ύδατα ή στα χωρικά ύδατα της Ελλάδας, ή που εκφορτώνει το αλίευμά του σε Ελληνικό λιμένα, σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα του παραρτήματος ΙΙ μέρος Ι σημείο 3, εξοπλίζεται με σύστημα αυτόματης αναγνώρισης (AIS) (κατηγορίας Α), το οποίο ανταποκρίνεται στα πρότυπα επιδόσεων του ΙΜΟ.

2. Τα αλιευτικά σκάφη που είναι υποχρεωτικά εξοπλισμένα με AIS, το διατηρούν πάντοτε σε λειτουργία. Σε εξαιρετικές περιστάσεις, ο κυβερνήτης μπορεί να σταματήσει τη λειτουργία του AIS όταν το θεωρεί αναγκαίο για την ασφαλή ναυσιπλοΐα ή την ασφάλεια από έκνομες ενέργειες του πλοίου του.

Άρθρο 6β
(Άρθρο 6β της Οδηγίας)

Χρήση συστημάτων μεγάλης εμβέλειας αναγνώρισης και εντοπισμού πλοίων (LRIT)

1. Πλοία επί των οποίων εφαρμόζονται ο κανονισμός V/19-1 της SOLAS και τα πρότυπα επιδόσεων και οι λειτουργικές απαιτήσεις που έχει καθιερώσει ο ΙΜΟ, φέρουν εξοπλισμό LRIT σε συμμόρφωση με τον εν λόγω κανονισμό όταν καταπλέουν σε Ελληνικό λιμένα. Οι Αρμόδιες Αρχές συνεργάζονται με την Επιτροπή για τον προσδιορισμό των απαιτήσεων που αφορούν την εγκα-

τάσταση του εξοπλισμού για μετάδοση πληροφοριών LRIT επί πλοίων που πλέουν σε ύδατα που καλύπτονται από σταθερούς σταθμούς AIS στην Ελλάδα και υποβάλλουν στον IMO κάθε κατάλληλο μέτρο.

2. Η ΔΑΝ συνεργάζεται με την Επιτροπή για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Κέντρου Δεδομένων LRIT για την επεξεργασία των πληροφοριών του συστήματος μεγάλης εμβέλειας αναγνώρισης και εντοπισμού πλοίων.»

4)Το άρθρο 12 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 12
(Άρθρο 12 της Οδηγίας)

Απαιτήσεις πληροφοριών που αφορούν τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων

1. Τα επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα δεν παραδίδονται προς μεταφορά ούτε παραλαμβάνονται από οιοδήποτε πλοίο, ανεξαρτήτως των διαστάσεών του, σε Ελληνικό λιμένα, εάν δεν παραδοθεί στον πλοίαρχο, στον πλοιοκτήτη, στο διαχειριστή, στον εφοπλιστή, ή στον καθ' οιονδήποτε τρόπο εκμεταλλευόμενο το πλοίο δήλωση, πριν από τη φόρτωση των εμπορευμάτων στο πλοίο, που περιλαμβάνει τις ακόλουθες πληροφορίες:

α) τις πληροφορίες που απαριθμούνται στο παράρτημα Ι παράγραφος 2·

β) όσον αφορά τις ουσίες που περιλαμβάνονται στο παράρτημα Ι της MARPOL, το φύλλο στοιχείων ασφαλείας όπου αναφέρονται τα φυσικοχημικά χαρακτηριστικά των προϊόντων, συμπεριλαμβανομένου, εφόσον απαιτείται, του ιξώδους σε cSt στους 50 ^{0}C και της πυκνότητας στους 15 ^{0}C, καθώς και τα άλλα δεδομένα που περιέχονται στο φύλλο στοιχείων ασφαλείας σύμφωνα με το ψήφισμα MSC. 150 (77) του IMO·

γ) τους αριθμούς κλήσης έκτακτης ανάγκης του φορτωτή ή κάθε άλλου προσώπου ή οργανισμού που διαθέτει πληροφορίες σχετικά με τα φυσικοχημικά χαρακτηριστικά των προϊόντων και τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

2. Τα πλοία που προέρχονται από λιμένα εκτός της Κοινότητας και καταπλέουν σε Ελληνικό λιμένα ή αγκυροβόλιο που μεταφέρουν επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα, πρέπει να είναι εφοδιασμένα με δήλωση εκ μέρους του φορτωτή, περιέχουσα πληροφορίες όπως ορίζονται στην παράγραφο 1 περιπτώσεις α), β) και γ).

3. Ο φορτωτής έχει καθήκον και ευθύνη να παραδίδει στον πλοίαρχο, ή στον πλοιοκτήτη, ή στο διαχειριστή, ή στον εφοπλιστή, ή στον καθ' οιονδήποτε τρόπο εκμεταλλευόμενο το πλοίο τη δήλωση αυτή και να εξασφαλίζει ότι το φορτίο που παραδίδεται προς μεταφορά είναι πράγματι αυτό που έχει δηλωθεί σύμφωνα με την παράγραφο 1.»

5) Το άρθρο 14 στοιχείο γ), αντικαθίσταται ως εξής:

«γ) κατόπιν αιτήσεως της αρμόδιας Αρχής άλλου κράτους μέλους και εφόσον απαιτείται για τους σκοπούς της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας ή της ασφάλειας από έκνομες ενέργειες ή της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος, η αρμόδια αρχή, μέσω του SafeSeaNet, παρέχει χωρίς καθυστέρηση τις αιτούμενες πληροφορίες σχετικά με το πλοίο και τα επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα που μεταφέρει.»

6) Το άρθρο 15 αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 15
(Άρθρο 15 της Οδηγίας)

Εξαιρέσεις

1. Η αρμόδια αρχή μπορεί να εξαιρεί από την απαίτηση των άρθρων 4 και 13, τα τακτικά δρομολόγια τα οποία εκτελούνται μεταξύ ελληνικών λιμένων, εφόσον πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις·

α) η εταιρεία που εκμεταλλεύεται τα προαναφερθέντα τακτικά δρομολόγια καταρτίζει, διατηρεί και ενημερώνει τον κατάλογο των σχετικών πλοίων και τον διαβιβάζει στην αρμόδια αρχή μαζί με το πρόγραμμα δρομολογίων για κάθε πλοίο·

β) για κάθε ταξίδι που πραγματοποιείται από τα ως άνω πλοία, οι πληροφορίες που αναφέρονται στο παράρτημα Ι παράγραφος 1 ή 3, είναι στη διάθεση της Εθνικής Αρμόδιας Αρχής 24/7 (NCA 24/7), κατόπιν αιτήματός της. Για την εκπλήρωση της υποχρέωσης αυτής, η εταιρεία διαμορφώνει εσωτερικό σύστημα διαδικασιών που εγγυάται τη διαβίβαση των εν λόγω πληροφοριών στην Εθνική Αρμόδια Αρχή 24/7 (NCA 24/7), με ηλεκτρονικό τρόπο, επί εικοσιτετραώρου βάσεως και χωρίς καμία καθυστέρηση από τη στιγμή της λήψης του αιτήματος σύμφωνα με το άρθρο 4 παρ. 1 ή το άρθρο 13 παρ. 4 κατά περίπτωση·

γ) κάθε απόκλιση τριών ή περισσοτέρων ωρών από τον υπολογιζόμενο χρόνο άφιξης ανά λιμένα προορισμού ή σταθμό πλοήγησης γνωστοποιείται στο λιμένα άφιξης ή στην Εθνική Αρμόδια Αρχή 24/7 (NCA 24/7), με μέριμνα του πράκτορα ή του πλοιάρχου ή του πλοιοκτήτη, ή του διαχειριστή, ή του εφοπλιστή, ή του καθ' οιονδήποτε τρόπο εκμεταλλευόμενου το πλοίο, σύμφωνα με το άρθρο 4 ή το άρθρο 13 κατά περίπτωση·

δ) εξαιρέσεις εγκρίνονται για μεμονωμένα πλοία που εκτελούν συγκεκριμένο πρόγραμμα δρομολογίων με προγραμματισμένη διάρκεια ταξιδιού ανά λιμένα έως 12 ώρες.

2. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1, ένα δρομολόγιο θεωρείται τακτικό εφόσον προβλέπεται να εκτελείται επί ένα τουλάχιστον μήνα.

3. Όταν διεθνές τακτικό δρομολόγιο πλοίου εκτελείται μεταξύ της Ελλάδας και άλλου κράτους μέλους ή άλλων κρατών, εκ των οποίων ένα τουλάχιστον είναι κράτος μέλος, η αρμόδια αρχή μπορεί να ζητήσει από τα άλλα κράτη μέλη την εξαίρεση αυτού του δρομολογίου. Η αρμόδια αρχή συνεργάζεται με την αρμόδια αρχή των εμπλεκομένων κρατών μελών, περιλαμβανομένων των οικείων παράκτιων κρατών, για την εξαίρεση του εν λόγω δρομολογίου από την απαίτηση των άρθρων 4 και 13 του ΠΔ 49/2005, σύμφωνα με τους όρους που προβλέπονται στις παραγράφους 1 και 2 παρόντος άρθρου.

4. Η αρμόδια αρχή ελέγχει ανά τακτά χρονικά διαστήματα εάν πληρούνται οι όροι των παραγράφων 1, 2 και 3 του παρόντος άρθρου. Εφόσον δεν πληρούται ένας τουλάχιστον από τους όρους αυτούς, η αρμόδια αρχή αμέσως αφαιρεί το προνόμιο εξαίρεσης από την οικεία εταιρεία.

5. Με μέριμνα της αρμόδιας αρχής κοινοποιείται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατάσταση των εταιρειών και των πλοίων που έχουν εξαιρεθεί σύμφωνα με το παρόν άρθρο, καθώς και κάθε ενημερωμένη έκδοση της κατάστασης αυτής.»

7) Προστίθενται οι ακόλουθες περιπτώσεις στο άρθρο 16 παράγραφος 1:

«δ) πλοία που δεν έχουν κοινοποιήσει, ή που δεν διαθέτουν, πιστοποιητικά ασφάλισης ή χρηματοοικονομικές εγγυήσεις σύμφωνα με την Κοινοτική νομοθεσία και τους Διεθνείς κανόνες, όπως η Οδηγία 2009/20/ΕΚ του Ευρ. Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009 σχετικά με την Ασφάλιση των Πλοιοκτητών για τις Ναυτικές Απαιτήσεις, ο Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 392/2009 του Ευρ. Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009 σχετικά με την Ευθύνη των Μεταφορέων που Εκτελούν Θαλάσσιες Μεταφορές Επιβατών σε περίπτωση ατυχήματος, η Διεθνής Σύμβαση των Αθηνών του 1974 (Athens Convention) σχετικά με τη Θαλάσσια Μεταφορά Επιβατών και Αποσκευών, η Διεθνής Σύμβαση του 2001 για τη Ρύπανση από Καύσιμα (Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001) καθώς και τα Πρωτόκολλα 1976 & 1992 της Διεθνούς Σύμβασης για την Αστική Ευθύνη (Civil Liability Convention Protocols 1976 & 1992).

ε) πλοία που έχει επισημανθεί από τους πλοηγούς ή από τις αρχές λιμένα ότι παρουσιάζουν εμφανείς ανωμαλίες που είναι ικανές να διακυβεύσουν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας ή να προκαλέσουν κίνδυνο για το περιβάλλον.»

8) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 18α
(Άρθρο 18α της Οδηγίας)

Μέτρα σε περίπτωση κινδύνων από την ύπαρξη πάγου

1. Εφόσον η ΔΑΝ εκτιμά, ενόψει της κατάστασης των πάγων, ότι υφίσταται σοβαρός κίνδυνος για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα ή για την προστασία των θαλάσσιων ή παράκτιων περιοχών τους, ή θαλάσσιων ή παράκτιων περιοχών άλλων κρατών:

α) παρέχει μέσω των λιμενικών αρχών, στους πλοιάρχους των πλοίων που βρίσκονται στις περιοχές αρμοδιότητάς τους ή που προτίθενται να καταπλεύσουν ή να αποπλεύσουν από λιμένα τους, κατάλληλες πληροφορίες για την κατάσταση των πάγων, τις συνιστώμενες διαδρομές και τις υπηρεσίες παγοθραυστικών στην περιοχή αρμοδιότητάς τους·

β) μπορεί, με την επιφύλαξη του καθήκοντος παροχής συνδρομής σε πλοία χρήζοντα συνδρομής και άλλων υποχρεώσεων που απορρέουν από σχετικούς διεθνείς κανόνες, να ζητά από τα πλοία που βρίσκονται στην εν λόγω περιοχή και που προτίθενται να καταπλεύσουν ή να αποπλεύσουν από λιμένα ή τερματικό σταθμό ή να αναχωρήσουν από περιοχή αγκυροβολίου, να αποδεικνύουν ότι πληρούν τις απαιτήσεις ανθεκτικότητας και ισχύος που αντιστοιχούν στην κατάσταση των πάγων στην εν λόγω περιοχή.

2. Τα μέτρα που λαμβάνονται κατ' εφαρμογή της παραγράφου 1 βασίζονται, όσον αφορά τα δεδομένα για την κατάσταση των πάγων, σε προγνώσεις καιρού και πάγων προερχόμενες από την Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία.»

9) Το άρθρο 19 τροποποιείται ως εξής:

α) προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο στην παράγραφο 2:

«Για τον σκοπό αυτό διαβιβάζουν στις αρμόδιες εθνικές αρχές, κατόπιν σχετικού αιτήματος, τις πληροφορίες που περιλαμβάνονται στο άρθρο 12.»

β) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«4. Κατ' εφαρμογή της εθνικής νομοθεσίας, οι Ελληνικές αρχές λαμβάνουν υπόψη τις κατευθυντήριες οδηγίες του IMO σχετικά με τη δίκαιη μεταχείριση των ναυτικών σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος στα ύδατα που βρίσκονται υπό την δικαιοδοσία τους.»

10) Το άρθρο 20 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 20
(Άρθρο 20 της Οδηγίας)

Αρμόδια αρχή για την υποδοχή πλοίου χρήζοντος συνδρομής

1. Αρμόδια αρχή για την υποδοχή πλοίου χρήζοντος συνδρομής, ορίζεται η Ομάδα Διαχείρισης Περιστατικών Έκτακτης Ανάγκης (ΟΔΠΕΑ) σύμφωνα με τα αναφερόμενα στο Παράρτημα IV της αριθ. 2411.1/07/03/18.06.2003 (Β΄ 850) ΥΑ "Οδηγίες/διαδικασίες για την αντιμετώπιση περιστατικών πλοίων που βρίσκονται σε κατάσταση ανάγκης ή κινδύνου σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Οδηγίας 2002/59 – Ορισμός περιοχών καταφυγής", όπως αυτή ισχύει κάθε φορά, η οποία λαμβάνει, εντός του ανωτέρω νομοθετικού πλαισίου, ανεξάρτητες αποφάσεις εξ ιδίας πρωτοβουλίας, όσον αφορά την υποδοχή των πλοίων που χρήζουν βοηθείας.

2. Η ΟΔΠΕΑ δύναται, εφόσον απαιτείται και ιδίως εφόσον απειλείται η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και η προστασία του περιβάλλοντος, να λαμβάνει οιοδήποτε από τα μέτρα του παραρτήματος IV ή άλλα μέτρα, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

3. Η ΟΔΠΕΑ συνέρχεται τακτικά, με σκοπό την ανταλλαγή γνώσεων και τη βελτίωση των μέτρων που λαμβάνονται δυνάμει του παρόντος άρθρου. Δύναται να συνέρχεται οποτεδήποτε, αν συντρέχουν ειδικές περιστάσεις.»

11) Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα:

«Άρθρο 20α
(Άρθρο 20α της Οδηγίας)

Σχέδια για την υποδοχή πλοίων που χρήζουν συνδρομής

1. Οι αρμόδιες αρχές καταρτίζουν σχέδια για την υποδοχή πλοίων, λαμβάνοντας υπόψη τις σχετικές Οδηγίες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, προκειμένου να αντιμετωπίσουν απειλές που προκαλούνται από την παρουσία πλοίων που χρήζουν συνδρομής στα Ελληνικά χωρικά ύδατα ή στην Ελληνική περιοχή Έρευνας & Διάσωσης περιλαμβανομένου, κατά περίπτωση, επαπειλουμένου κινδύνου κατά της ανθρώπινης ζωής και κατά του περιβάλλοντος. Η ΟΔΠΕΑ, εγκρίνει τα καταρτισθέντα σχέδια και συμμετέχει στην εφαρμογή των σχεδίων αυτών.

2. Τα σχέδια που αναφέρονται στην παράγραφο 1 εκπονούνται έπειτα από διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη, βάσει των ψηφισμάτων Α.949(23) και Α.950(23) του IMO και περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα ακόλουθα:

α) την ταυτότητα της αρμόδιας αρχής ή αρχών που είναι επιφορτισμένες με τη λήψη και διαχείριση των συναγερμών·

β) την ταυτότητα της αρμόδιας αρχής που είναι υπεύθυνη για την αξιολόγηση της κατάστασης και για τη λήψη απόφασης σχετικά με την αποδοχή ή την άρνηση εισόδου πλοίου χρήζοντος συνδρομής στο επιλεγμένο καταφύγιο·

γ) πληροφορίες σχετικά με την ακτογραμμή και όλα τα στοιχεία που διευκολύνουν την προκαταρκτική αξι-

ολόγηση και την ταχεία απόφαση σχετικά με τον τόπο του καταφυγίου πλοίου, καθώς και σχετικά με τους περιβαλλοντικούς, οικονομικούς και κοινωνικούς παράγοντες και τις φυσικές συνθήκες·

δ) τις διαδικασίες αξιολόγησης για την αποδοχή ή την άρνηση εισόδου πλοίου χρήζοντος συνδρομής σε καταφύγιο·

ε) τα κατάλληλα μέσα και εγκαταστάσεις για συνδρομή, διάσωση και καταπολέμηση της ρύπανσης·

στ) διαδικασίες για τον διεθνή συντονισμό και τη λήψη αποφάσεων·

ζ) τις διαδικασίες χρηματοοικονομικών εγγυήσεων και ευθύνης που υφίστανται όσον αφορά πλοία που γίνονται δεκτά σε καταφύγια.

3. Οι ΔΠΘΑΠ και ΔΑΝ δημοσιοποιούν τα ονόματα και τις διευθύνσεις επικοινωνίας των αρμοδίων αρχών περί των οποίων η παράγραφος 1 του άρθρου 20 και των αρχών που ορίζονται για τη λήψη και διαχείριση των συναγερμών.

Οι ΔΠΘΑΠ και ΔΑΝ κοινοποιούν στα γειτονικά κράτη μέλη, κατόπιν σχετικού αιτήματος, τις πληροφορίες που αφορούν τα σχέδια.

Κατά την υλοποίηση των διαδικασιών που προβλέπονται στα σχέδια για την υποδοχή των πλοίων που χρήζουν συνδρομής, οι ΔΠΘΑΠ και ΔΑΝ εξασφαλίζουν ότι οι σχετικές πληροφορίες τίθενται στη διάθεση των εμπλεκομένων στις επιχειρήσεις μερών.

Εφόσον ζητηθεί, οι κατά το δεύτερο και τρίτο εδάφιο παραλήπτες των πληροφοριών δεσμεύονται από υποχρέωση εμπιστευτικότητας.

4. Οι ΔΑΝ και ΔΠΘΑΠ, ενημερώνουν το ταχύτερο την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για τα μέτρα που έχουν ληφθεί κατ' εφαρμογή του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 20β
(Άρθρο 20β της Οδηγίας)

Απόφαση για την υποδοχή πλοίων

Η ΟΔΠΕΑ, αποφασίζει επί της αποδοχής εισόδου πλοίου χρήζοντος συνδρομής σε καταφύγιο κατόπιν αξιολογήσεως της κατάστασης βάσει του σχεδίου στο οποίο αναφέρεται το άρθρο 20α. Η αρχή αυτή διασφαλίζει ότι πλοία γίνονται δεκτά σε καταφύγιο εφόσον θεωρεί ότι η εν λόγω υποδοχή συνιστά την καλύτερη δυνατή ενέργεια για την προστασία της ανθρώπινης ζωής και του περιβάλλοντος.

Άρθρο 20γ
(Άρθρο 20γ της Οδηγίας)

Χρηματοοικονομική ασφάλεια και αποζημίωση

1. Η έλλειψη πιστοποιητικού ασφάλισης υπό την έννοια του άρθρου 6 της οδηγίας 2009/20/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009 όπως ισχύει, σχετικά με την ασφάλιση των πλοιοκτητών για ναυτικές απαιτήσεις (ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ.128), δεν απαλλάσσει τα κράτη μέλη από την προκαταρκτική αξιολόγηση και τη λήψη απόφασης κατά το άρθρο 20β του παρόντος και δεν αποτελεί από μόνη της αποχρώντα λόγο που μπορεί να επικαλεστεί η ΟΔΠΕΑ για να αρνηθεί την υποδοχή πλοίου σε καταφύγιο.

2. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 1, όταν η ΟΔΠΕΑ λαμβάνει απόφαση επί της αποδοχής εισόδου σε καταφύγιο πλοίου που διατρέχει κίνδυνο, δύναται να ζητήσει από τον πλοιοκτήτη, τον διαχειριστή, τον εφοπλιστή, ή τον καθ' οιονδήποτε τρόπο εκμεταλλευόμενο το πλοίο, τον πράκτορα ή τον πλοίαρχο να παρουσιάσουν πιστοποιητικό ασφάλισης υπό την έννοια του άρθρου 6 της οδηγίας 2009/20/ΕΚ. Η απαίτηση του εν λόγω πιστοποιητικού δεν επιτρέπεται να οδηγεί σε καθυστέρηση της διαδικασίας για την υποδοχή πλοίου.

12) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 22α
(Άρθρο 22α της Οδηγίας)

Ευρωπαϊκό σύστημα ανταλλαγής ναυτιλιακών πληροφοριών (SafeSeaNet)

1. Η Εθνική Αρμόδια Αρχή (ΕΕΑ) για το SafeSeaNet, συντονίζοντας τις αρμόδιες αρχές, εγκαθιστά συστήματα διαχείρισης ναυτιλιακών πληροφοριών, σε εθνικό ή τοπικό επίπεδο, με σκοπό την επεξεργασία των πληροφοριών που αναφέρονται στο παρόν.

2. Τα συστήματα που καθιερώνονται κατ' εφαρμογή της παραγράφου 1 καθιστούν δυνατή την επιχειρησιακή αξιοποίηση των συλλεγόμενων πληροφοριών και πληρούν ιδίως τους όρους του άρθρου 14.

3. Για την εξασφάλιση αποτελεσματικής ανταλλαγής των αναφερομένων στο παρόν διάταγμα πληροφοριών, η Εθνική Αρμόδια Αρχή (ΕΕΑ), συντονίζοντας τις αρμόδιες αρχές, βεβαιώνεται ότι τα εθνικά ή τοπικά συστήματα, που έχουν τεθεί σε λειτουργία για τη συλλογή, επεξεργασία και διατήρηση των εν λόγω πληροφοριών, μπορούν να διασυνδεθούν με το SafeSeaNet. Η περιγραφή και οι αρχές του SafeSeaNet καθορίζονται στο παράρτημα ΙΙΙ.

4. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 3, οι αρμόδιες αρχές, όταν ενεργούν στο πλαίσιο ενδοκοινοτικών συμφωνιών ή στο πλαίσιο διασυνοριακών, διαπεριφερειακών ή διεθνικών έργων εντός της Κοινότητος, διασφαλίζουν, ότι τα συστήματα ή δίκτυα πληροφοριών συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του παρόντος και είναι συμβατά και συνδεδεμένα με το SafeSeaNet.»

13) Το άρθρο 23 τροποποιείται ως εξής:

α) η περίπτωση γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«γ) επέκταση της κάλυψης ή/και αναβάθμιση του κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της θαλάσσιας κυκλοφορίας και ενημέρωσης προκειμένου να βελτιωθούν η αναγνώριση και η παρακολούθηση των πλοίων, λαμβανομένων υπόψη των εξελίξεων στις τεχνολογίες των πληροφοριών και των επικοινωνιών. Για το σκοπό αυτό, η ΔΑΝ συνεργάζεται με την Επιτροπή για τη δημιουργία, όπου χρειάζεται, συστημάτων υποχρεωτικής υποβολής αναφορών, υπηρεσιών υποχρεωτικής εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων και κατάλληλων συστημάτων οργάνωσης της θαλάσσιας κυκλοφορίας, με σκοπό να τα υποβάλλουν στον ΙΜΟ προς έγκριση. Συνεργάζονται επίσης, στο πλαίσιο των οικείων περιφερειακών ή διεθνών φορέων, για την ανάπτυξη συστημάτων μεγάλης εμβέλειας αναγνώρισης και εντοπισμού πλοίων·»

β) προστίθεται η ακόλουθη περίπτωση ε):

«ε) εξασφάλιση της διασύνδεσης και διαλειτουργικότητας των εθνικών συστημάτων που χρησιμοποιούνται για τη διαχείριση των πληροφοριών που αναφέρονται στο παράρτημα Ι, και για την ανάπτυξη και αναβάθμιση του SafeSeaNet.»

14) Το άρθρο 24 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 24
(Άρθρο 24 της Οδηγίας)

Εμπιστευτικότητα των πληροφοριών

Η Αρμόδια Διεύθυνση Πληροφορικής, σύμφωνα με την κοινοτική ή την εθνική νομοθεσία, λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσει το απόρρητο των πληροφοριών που της διαβιβάζονται στο πλαίσιο της εφαρμογής του παρόντος και χρησιμοποιεί τις εν λόγω πληροφορίες μόνον σύμφωνα με το παρόν.

15) Το άρθρο 27 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 27
(Άρθρο 25 παρ. 2 της Οδηγίας)

Κυρώσεις

Στους παραβάτες των άρθρων 4, 5, 6, 6α, 6β, 7, 8, 10, 12, 13, 15, 17, 18, και 19 του παρόντος, επιβάλλονται οι κυρώσεις του άρθρου 45 του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, που κυρώθηκε με το ΝΔ 187/1973 (Α΄ 261), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.»

16) Στο παράρτημα Ι παράγραφος 4, η περίπτωση Χ αντικαθίσταται ως εξής:

«--Χ. Διάφορα:

-- χαρακτηριστικά και κατ' εκτίμηση μεταφερόμενη ποσότητα καυσίμων, για πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 1000 Ο.Χ. (G.T.)

-- καθεστώς πλοήγησης.»

17) Στο παράρτημα ΙΙ μέρος Ι, προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 3:

«3. Αλιευτικά σκάφη

Κάθε αλιευτικό σκάφος ολικού μήκους άνω των 15 μέτρων έχει υποχρέωση να φέρει τον εξοπλισμό που προβλέπεται στο άρθρο 6α σύμφωνα με το ακόλουθο χρονοδιάγραμμα:

-- αλιευτικά σκάφη με ολικό μήκος ίσο ή μεγαλύτερο από 24 μέτρα και μικρότερο από 45 μέτρα: το αργότερο μέχρι τις 31 Μαΐου 2012,

-- αλιευτικά σκάφη με ολικό μήκος ίσο ή μεγαλύτερο από 18 μέτρα και μικρότερο από 24 μέτρα: το αργότερο μέχρι τις 31 Μαΐου 2013,

-- αλιευτικά σκάφη με ολικό μήκος μεγαλύτερο από 15 μέτρα και μικρότερο από 18 μέτρα: το αργότερο μέχρι τις 31 Μαΐου 2014.

Τα από 30 Νοεμβρίου 2010 νεότευκτα αλιευτικά σκάφη με ολικό μήκος άνω των 15 μέτρων υπόκεινται στην υποχρέωση εξοπλισμού που προβλέπει το άρθρο 6α.»

18)Το παράρτημα ΙΙΙ αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΜΗΝΥΜΑΤΑ ΚΑΙ SAFESEANET

1. Γενική θεώρηση και αρχιτεκτονική

α. Το κοινοτικό σύστημα ανταλλαγής ναυτιλιακών πληροφοριών SafeSeaNet καθιστά δυνατή τη λήψη, αποθήκευση, ανάκτηση και ανταλλαγή πληροφοριών για τους σκοπούς της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, της ασφάλειας των πλοίων και των λιμένων από έκνομες ενέργειες, της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και της αποτελεσματικότητας της θαλάσσιας κυκλοφορίας και των θαλάσσιων μεταφορών.

β. Το SafeSeaNet είναι εξειδικευμένο σύστημα που έχει δημιουργηθεί για να εξυπηρετήσει την ανταλλαγή πληροφοριών σε ηλεκτρονική μορφή μεταξύ των κρατών μελών και να παράσχει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή τις σχετικές πληροφορίες σύμφωνα με την κοινοτική νομοθεσία. Απαρτίζεται από ένα δίκτυο εθνικών συστημάτων SafeSeaNet στα κράτη μέλη και ένα κεντρικό σύστημα SafeSeaNet, το οποίο λειτουργεί ως κομβικό σημείο.

γ. Το δίκτυο SafeSeaNet συνδέει όλα τα εθνικά συστήματα SafeSeaNet και περιλαμβάνει το κεντρικό σύστημα SafeSeaNet.

2. Διαχείριση, λειτουργία, ανάπτυξη και συντήρηση του SafeSeaNet

2.1. Ευθύνες

2.1.1. Εθνικά συστήματα SafeSeaNet

α. Η Εθνική Αρμόδια Αρχή (ΕΑΑ), συντονίζοντας τις αρμόδιες αρχές, δημιουργεί και διατηρεί ένα εθνικό σύστημα SafeSeaNet που καθιστά δυνατή την ανταλλαγή ναυτιλιακών πληροφοριών μεταξύ εξουσιοδοτημένων χρηστών υπό την ευθύνη της.

β. Η ΕΑΑ είναι υπεύθυνη για τη διαχείριση του εθνικού συστήματος, η οποία περιλαμβάνει τον εθνικό συντονισμό των χρηστών και των παρόχων των δεδομένων, καθώς και για να διασφαλίζει ότι έχουν καθοριστεί οι κωδικοί UN LOCODES και ότι έχουν δημιουργηθεί και συντηρούνται η αναγκαία εθνική υποδομή πληροφορικής και οι διαδικασίες που περιγράφονται στο έγγραφο ελέγχου διεπαφής και λειτουργικότητας που αναφέρεται στο σημείο 2.3.

γ. Το εθνικό σύστημα SafeSeaNet καθιστά δυνατή τη διασύνδεση όλων των εξουσιοδοτημένων χρηστών υπό την ευθύνη της ΕΑΑ και μπορεί να καταστεί προσβάσιμο από καθορισμένους ναυτιλιακούς παράγοντες (πλοιοκτήτες, πράκτορες, πλοιάρχους, ναυλωτές και άλλους) όταν εξουσιοδοτούνται προς τούτο από την ΕΑΑ, συγκεκριμένα προκειμένου να εξυπηρετηθεί η ηλεκτρονική υποβολή αναφορών σύμφωνα με την κοινοτική νομοθεσία.

2.1.2. Κεντρικό σύστημα SafeSeaNet

α. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είναι υπεύθυνη για τη διαχείριση και ανάπτυξη σε επίπεδο πολιτικής του κεντρικού συστήματος SafeSeaNet καθώς και για την επίβλεψη του συστήματος SafeSeaNet σε συνεργασία με κράτη μέλη ενώ, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 208 της 5.8.2002, σ.1), ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) είναι υπεύθυνος για την τεχνική υλοποίηση, σε συνεργασία με τα κράτη μέλη και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

β. Το κεντρικό σύστημα SafeSeaNet λειτουργώντας ως κομβικό σημείο, διασυνδέει όλα τα εθνικά συστήματα SafeSeaNet και δημιουργεί την αναγκαία υποδομή πληροφορικής και τις αναγκαίες διαδικασίες όπως περιγράφονται στο "έγγραφο ελέγχου διεπαφής και λειτουργικότητας" που αναφέρεται στο σημείο 2.3.

2.2. Αρχές διαχείρισης

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συγκροτεί διευθύνουσα ομάδα υψηλού επιπέδου, η οποία υιοθετεί τον εσωτερικό της κανονισμό, αποτελείται από εκπροσώπους των κρατών μελών και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και έχει την αποστολή:

- να διατυπώνει συστάσεις με στόχο τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας και της ασφάλειας του συστήματος SafeSeaNet,

- να προσφέρει την κατάλληλη καθοδήγηση για την ανάπτυξη του συστήματος SafeSeaNet,

- να επικουρεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατά την

εποπτεία της απόδοσης του συστήματος SafeSeaNet,

- να εγκρίνει το έγγραφο ελέγχου διεπαφής και λειτουργικότητας που αναφέρεται στο σημείο 2.3. και κάθε μελλοντική του τροποποίηση.

2.3. Έγγραφο ελέγχου διεπαφής και λειτουργικότητας και τεχνική τεκμηρίωση SafeSeaNet

α. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή καταρτίζει και διατηρεί, σε στενή συνεργασία με τα κράτη μέλη, "έγγραφο ελέγχου διεπαφής και λειτουργικότητας" (IFCD).

β. Το IFCD περιγράφει λεπτομερώς τις απαιτήσεις απόδοσης και τις διαδικασίες που έχουν εφαρμογή στα εθνικά και στο κεντρικό στοιχείο του SafeSeaNet, που είναι σχεδιασμένα ώστε να εξασφαλίζεται συμμόρφωση με τη σχετική κοινοτική νομοθεσία.

γ. Το IFCD περιλαμβάνει κανόνες:

- για την καθοδήγηση όσον αφορά τα δικαιώματα πρόσβασης των χρηστών για τη διαχείριση της ποιότητας των δεδομένων,

- για τις προδιαγραφές ασφαλείας για τη μετάδοση και ανταλλαγή δεδομένων και

- για την αρχειοθέτηση των πληροφοριών σε εθνικό και κεντρικό επίπεδο.

δ. Το IFCD αναφέρει τους τρόπους αποθήκευσης και τη διαθεσιμότητα των πληροφοριών για επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα σχετικά με τακτικά δρομολόγια για τα οποία έχει χορηγηθεί εξαίρεση σύμφωνα με το άρθρο 15.

ε. Η τεχνική τεκμηρίωση σχετικά με το SafeSeaNet, όπως πρότυπα για τη μορφή ανταλλαγής δεδομένων, εγχειρίδια χρηστών και προδιαγραφές ασφαλείας δικτύου, καταρτίζεται και διατηρείται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) σε συνεργασία με την ΕΑΑ, η οποία προς τούτο θα συντονίζει τις αρμόδιες αρχές.

3. Ανταλλαγή δεδομένων μέσω του SafeSeaNet

α. Το σύστημα χρησιμοποιεί βιομηχανικά πρότυπα και έχει την ικανότητα αλληλεπίδρασης με δημόσια και ιδιωτικά συστήματα που χρησιμοποιούνται για τη δημιουργία, την παροχή ή τη λήψη πληροφοριών εντός του SafeSeaNet.

β. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και αρμόδιες αρχές συνεργάζονται προκειμένου να εξετάσουν κατά πόσον είναι εφικτό καθώς και την ανάπτυξη λειτουργιών οι οποίες, κατά το μέτρο του δυνατού, διασφαλίζουν ότι οι πάροχοι δεδομένων, συμπεριλαμβανομένων των πλοιάρχων, πλοιοκτητών, πρακτόρων, διαχειριστών, εφοπλιστών, ή τον καθ' οιονδήποτε τρόπο εκμεταλλευόμενων τα πλοία, ναυλωτών και των αρμόδιων αρχών, χρειάζεται να υποβάλλουν τις πληροφορίες μόνον μία φορά. Οι αρμόδιες αρχές, διασφαλίζουν ότι οι υποβληθείσες πληροφορίες είναι διαθέσιμες προς χρήση σε όλα τα σχετικά συστήματα ενημέρωσης και ειδοποίησης, καθώς και πληροφοριακά συστήματα παρακολούθησης της θαλάσσιας κυκλοφορίας (VTMIS).

γ. Τα ηλεκτρονικά μηνύματα που ανταλλάσσονται σύμφωνα με το παρόν και τη σχετική κοινοτική νομοθεσία διανέμονται μέσω του SafeSeaNet. Προς τούτο, η Εθνική Αρμόδια Αρχή (ΕΑΑ), συντονίζοντας τις αρμόδιες αρχές, αναπτύσσει και συντηρεί τις αναγκαίες διεπαφές για την αυτόματη μετάδοση δεδομένων με ηλεκτρονικά μέσα προς το SafeSeaNet.

δ. Στις περιπτώσεις κατά τις οποίες διεθνώς αναγνωρισμένοι κανόνες επιτρέπουν τη δρομολόγηση πληροφοριών LRIT σχετικά με σκάφη τρίτων χωρών, τα δίκτυα του SafeSeaNet θα χρησιμοποιούνται για τη διανομή μεταξύ των κρατών μελών, με κατάλληλο επίπεδο ασφάλειας, των πληροφοριών LRIT που έχουν ληφθεί σύμφωνα με το άρθρο 6β του παρόντος.

4. Ασφάλεια και δικαιώματα πρόσβασης

α. Το κεντρικό και τα εθνικά συστήματα SafeSeaNet συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του παρόντος ΠΔ σχετικά με την εμπιστευτικότητα των πληροφοριών καθώς και με τις αρχές και προδιαγραφές ασφαλείας που περιγράφονται στο IFCD, ιδίως όσον αφορά τα δικαιώματα πρόσβασης.

β. Η ΕΕΑ προσδιορίζει όλους τους εθνικούς χρήστες για τους οποίους αναγνωρίζεται ρόλος και δέσμη δικαιωμάτων πρόσβασης σύμφωνα με το IFCD.»

Άρθρο 3
Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος αρχίζει από την 30η Νοεμβρίου 2010, με εξαίρεση τις διατάξεις της παρ. 15 του άρθρου 2, οι οποίες ισχύουν από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Επιπλέον, τα από 30 Νοεμβρίου 2010 νεότευκτα αλιευτικά σκάφη με ολικό μήκος άνω των 15 μέτρων που υπόκεινται στην υποχρέωση εξοπλισμού που προβλέπει το άρθρο 6α, θα εμπίπτουν στις διατάξεις περί κυρώσεων της παρ. 15 του άρθρου 2 του παρόντος, μετά την παρέλευση τριών (03) μηνών από τη δημοσίευση του παρόντος.

Η δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος ανατίθεται στον Υπουργό Προστασίας του Πολίτη.

Αθήνα, 2 Μαρτίου 2011

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΑΡΟΛΟΣ ΓΡ. ΠΑΠΟΥΛΙΑΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ
ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ	**ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ**

ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ, ΝΗΣΩΝ ΚΑΙ ΑΛΙΕΙΑΣ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΙΑΜΑΝΤΙΔΗΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΠΩΛΗΣΗΣ Φ.Ε.Κ.

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - Βασ. Όλγας 227	**23104 23956**	**ΚΟΜΟΤΗΝΗ** - Δημοκρατίας 1	**25310 22858**
ΠΕΙΡΑΙΑΣ - Ευρυπίδου 63	**210 4135228**	**ΛΑΡΙΣΑ** - Διοικητήριο	**2410 597449**
ΠΑΤΡΑ - Κορίνθου 327	**2610 638109**	**ΗΡΑΚΛΕΙΟ** - Πεδιάδος 2	**2810 300781**
ΙΩΑΝΝΙΝΑ - Διοικητήριο	**26510 87215**	**ΜΥΤΙΛΗΝΗ** - Πλ. Κωνσταντινουπόλεως 1	**22510 46654**

ΤΙΜΗ ΠΩΛΗΣΗΣ ΦΥΛΛΩΝ ΤΗΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

Σε έντυπη μορφή:

- Για τα Φ.Ε.Κ. από 1 έως 16 σελίδες σε 1 € προσαυξανόμενη κατά 0,20 € για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο ή μέρος αυτού.
- Για τα φωτοαντίγραφα Φ.Ε.Κ. σε 0,15 € ανά σελίδα.

Σε μορφή DVD/CD:

Τεύχος	Ετήσια έκδοση	Τριμηνιαία έκδοση	Μηνιαία έκδοση
Α΄	150 €	40 €	15 €
Β΄	300 €	80 €	30 €
Γ΄	50 €	-	-
Υ.Ο.Δ.Δ.	50 €	-	-
Δ΄	110 €	30 €	-

Τεύχος	Ετήσια έκδοση	Τριμηνιαία έκδοση	Μηνιαία έκδοση
Α.Α.Π.	110 €	30 €	-
Ε.Β.Ι.	100 €	-	-
Α.Ε.Δ.	5 €	-	-
Δ.Δ.Σ.	200 €	-	20 €
Α.Ε.-Ε.Π.Ε. και **Γ.Ε.Μ.Η.**	-	-	100 €

- Η τιμή πώλησης μεμονωμένων Φ.Ε.Κ. σε μορφή cd-rom από εκείνα που διατίθενται σε ψηφιακή μορφή και μέχρι 100 σελίδες, σε 5 € προσαυξανόμενη κατά 1 € ανά 50 σελίδες.
- Η τιμή πώλησης σε μορφή cd-rom/dvd, δημοσιευμάτων μιας εταιρείας στο τεύχος Α.Ε.-Ε.Π.Ε. και Γ.Ε.ΜΗ. σε 5 € ανά έτος.

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ Φ.Ε.Κ.

Τεύχος	Έντυπη μορφή
Α΄	225 €
Β΄	320 €
Γ΄	65 €
Υ.Ο.Δ.Δ.	65 €

Τεύχος	Έντυπη μορφή
Δ΄	160 €
Α.Α.Π.	160 €
Ε.Β.Ι.	65 €
Α.Ε.Δ.	10 €

Τεύχος	Έντυπη μορφή
Α.Ε.-Ε.Π.Ε. και **Γ.Ε.Μ.Η.**	2.250 €
Δ.Δ.Σ.	225 €
Α.Σ.Ε.Π.	70 €
Ο.Π.Κ.	-

- Το τεύχος Α.Σ.Ε.Π. (έντυπη μορφή) θα αποστέλλεται σε συνδρομητές ταχυδρομικά, με την επιβάρυνση των 70 €, ποσό το οποίο αφορά τα ταχυδρομικά έξοδα..

- Η καταβολή γίνεται σε όλες τις Δημόσιες Οικονομικές Υπηρεσίες (Δ.Ο.Υ.). Το πρωτότυπο διπλότυπο (έγγραφο αριθμ. πρωτ. 9067/28.2.2005 2η Υπηρεσία Επιτρόπου Ελεγκτικού Συνεδρίου) με φροντίδα των ενδιαφερομένων, πρέπει να αποστέλλεται ή να κατατίθεται στο Εθνικό Τυπογραφείο (Καποδιστρίου 34, Τ.Κ. 104 32 Αθήνα).
- Σημειώνεται ότι φωτοαντίγραφα διπλοτύπων, ταχυδρομικές Επιταγές για την εξόφληση της συνδρομής, δεν γίνονται δεκτά και θα επιστρέφονται.
- Οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης, τα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, τα μέλη της Ένωσης Ιδιοκτητών Ημερησίου Τύπου Αθηνών και Επαρχίας, οι τηλεοπτικοί και ραδιοφωνικοί σταθμοί, η Ε.Σ.Η.Ε.Α, τα τριτοβάθμια συνδικαλιστικά Όργανα και οι τριτοβάθμιες επαγγελματικές ενώσεις δικαιούνται έκπτωσης πενήντα τοις εκατό (50%) επί της ετήσιας συνδρομής.
- Το ποσό υπέρ ΤΑ.Π.Ε.Τ. [5% επί του ποσού συνδρομής (τρέχον έτος + παλαιότητα)], καταβάλλεται ολόκληρο (Κ.Α.Ε. 3512) και υπολογίζεται πριν την έκπτωση.
- Στην Ταχυδρομική συνδρομή του τεύχους Α.Σ.Ε.Π. δεν γίνεται έκπτωση.

Πληροφορίες για δημοσιεύματα που καταχωρίζονται στα Φ.Ε.Κ. στο τηλ.: 210 5279000.
Φωτοαντίγραφα παλαιών Φ.Ε.Κ.: Μάρνη 8, τηλ.: 210 8220885, 210 8222924, 210 5279050.
Οι πολίτες έχουν τη δυνατότητα ελεύθερης ανάγνωσης των δημοσιευμάτων που καταχωρίζονται σε όλα τα τεύχη της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως πλην εκείνων που καταχωρούνται στο τεύχος Α.Ε.-Ε.Π.Ε. από την ιστοσελίδα του Εθνικού Τυπογραφείου (www.et.gr)

ΟΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΠΟΛΙΤΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ ΑΠΟ 08:00 ΜΕΧΡΙ 13:00

01000370403110008

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * ΤΗΛ. 210 52 79 000 * FAX 210 52 21 004
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: http://www.et.gr – e-mail: webmaster.et@et.gr